Helsingin Sanomat 28.11.64

"Ruoholahden liikennesolmun" avaaminen alkaa ensi keväänä

"Ruoholahden solmun" avaamisen ensimmäinen vaihe on ehtinyt niin pitkälle, että Helsingin kaupungin katurakennusosasto on aloittanut käytännön työn Itämerenkadun ja Lauttasaarenkadun yhdistämiseksi, jotta nämä kadut voisivat yhdessä purkaa pian avautuvan Länsiväylän liikennevirtaa. Nämä työt ovat vain pieni alkusoitto Ruoholahden alueen tulevista järjestelytöistä. Siellä kohtaavat tulevaisuudessa paitsi Länsiväylä, myös ns. kehätie, jo oleva satamarata, metro, uusi [illegible] sekä vanhan keskustan liikenne ja tulevan Kaisaniemen viaduktin liikenne. Jotta kaikki Ruoholahden solmussa sujuisi, sinne on suunniteltu rakennettavaksi nykyisen Ruoholahden viaduktin lisäksi uusia maasiltoja. lännestä tulevien linja-autojen pysäkkejä, jne.

Nämä kaikki Ruoholahden seutua koskevat kaavailut muodostavat kuitenkin yhdessä hyvin monimutkaisen ja suuren kysymyksen, jota ei ole vielä edes periaatteessa ratkaistu, sanoi kaupunkisuunnitteluviraston apulaisliikennesuunnittelupäällikkö dipl.ins. Antti Koivu.

Alkuun on joka tapauksessa päästy Länsiväylän viimeisen nikaman, Lapinlahden sillan yli tulevan liikenteen järjestämiseksi. Kaupungin liikennesuunnittelutoimiston laatima periaatesuunnitelma on hyväksytty ja rakennusvirasto on alkanut toteuttaa sitä. Työt pääsevät täyteen vauhtiin ensi keväänä. Suunnitelman mukaan Lapinlahden sillan kaupungin puoleinen pää haarautuu siten, että toinen haaroista johtaa Itämerenkadulle Lauttasaarenkadun yli ja toinen haara Ruoholahden maasillalle.

Autoilijat voivat siten ajaa joko Itämerenkadulle ja sieltä Mechelininkadulle tai sitten maasillan yli Ruoholahdenkadulle ja siitä eteenpäin. Hietalahden- ja Abrahaminkadut on kaavailtu muutettaviksi yksisuuntaisiksi. Ne toimisivat katupareina siten, että Abrahaminkadulta päästäisiin Ruoholahteen ja Hietalahdenkadulta keskustaan.

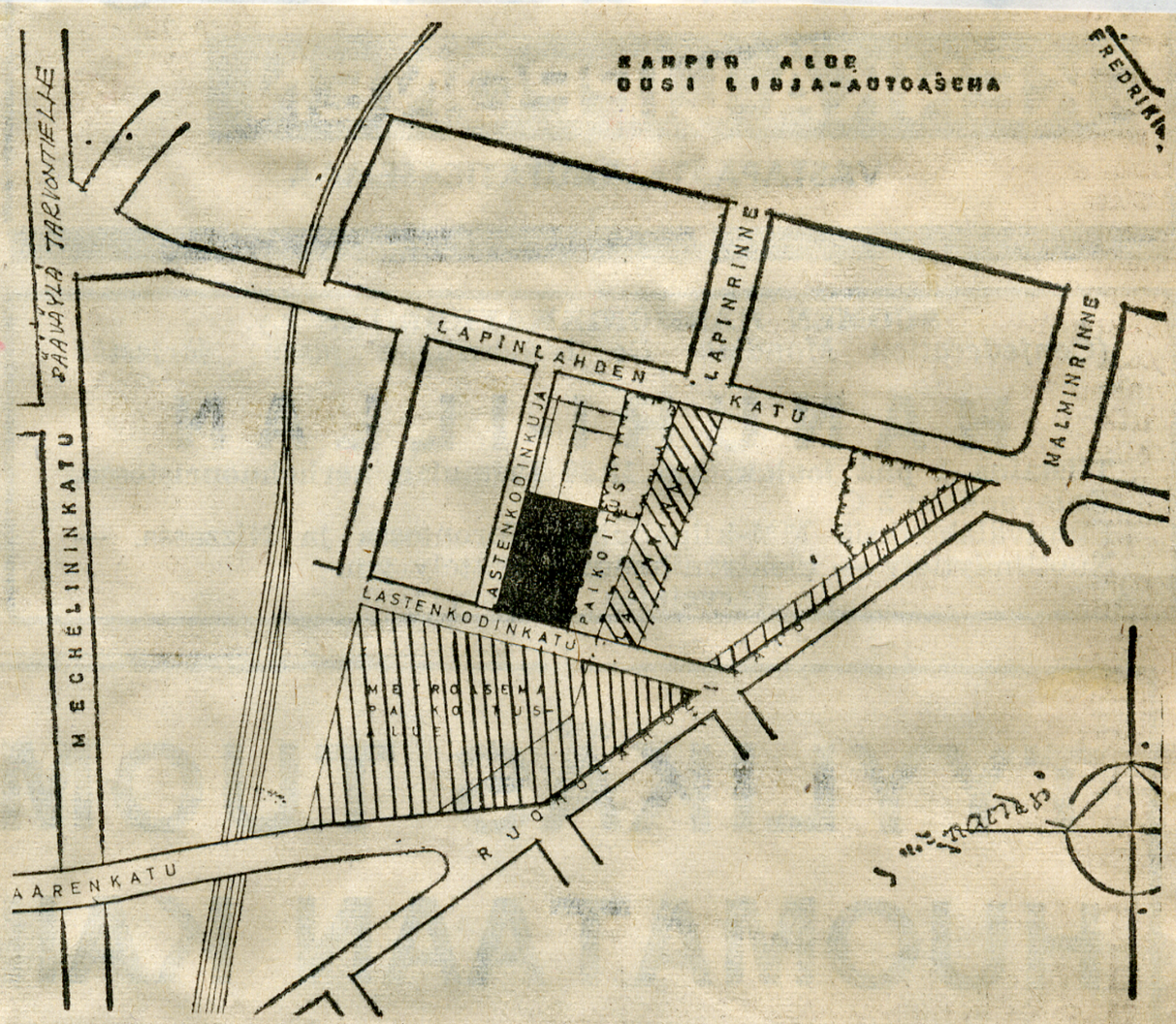
Joskus myöhemmin Ruoholahdenkatu levitetään purkamalla sen länsilaidalla olevaa puutaloasutusta, "Ruoholahden villoja". Niinpä Lastenkodinkadun ja Ruoholahdenkadun välinen kolmio muutetaan osittain ehkä paikoitusalueeksi ja osittain kaduksi, joka Lapinrinteen jatkona johtaa Kampin uuden keskustan liikennettä Ruoholahden maasillalle. Malminrinne on toinen kulkuväylä keskustaan.

Metron ensimmäisen rakennusvaiheen lähtökohta tulee myös Ruoholahden solmuun, Ruoholahdenkadun ja Lapinlahdenkadun väliin. Metrosta jatkoyhteydet Lauttasaaren ja Tapiolan suuntaan on ainakin alkuun tarkoitus hoitaa linja-autoilla, jotka tarvitsevat pysäkkialueen aivan metron tuntumaan. Metron pääteasema tulee Puotilaan.

Metrotoimikunta saa omat suunnitelmansa tarvittaessa sellaiseen vaiheeseen, että uudet maasillat ja muut Länsiväylän vaatimat ratkaisut voidaan toteuttaa Ruoholahdessa, sanoi metrotoimiston toimistopäällikkö, tri Reino Castrén. Se ei vielä ole ajankohtaista, sillä länsiväylää varten rakennettavat maasillat satamaradan yli eivät missään tapauksessa valmistu vuodessa eli Lapinlahden sillan valmistumiseen mennessä.

Koko Ruoholahden alueen muokkaus kuuluu siten vielä vailla lopullisia muotoja oleviin tulevaisuuden suunnitelmiin, vaikka edellä esitettyjä suuntaviivoja onkin Aallon keskustasuunnitelmien yhteydessä esitetty.

Käänn ä →



Lapinlahden- ja Ruoholahdenkadun välisen alueen varalle on jo alustavia suunnitelmia olemassa. Ylläoleva karttapiirros edustaa ratkaisua, jossa viivoitetulta alalta hävitetään rakennukset Ruoholahdenkadun leventämiseksi ja Malminrinteen jatkamiseksi Ruoholahdenkatuun asti. Metron ensimmäisen rakennusvaiheen lähtöasema tulee tälle alueelle maan alle.